

# МОСКОВСКИЕ «КОРОБОЧКИ»

Олег Курихин, к.т.н., Вадим Розалиев, аспирант



После войны малые и средние города СССР остро нуждались в простых и недорогих трамваях, аналогичных вагонам серии «Х» (см. «ТМ» №3, 2006). Проблема дополнительно усугублялась потребностью в четырехосных вагонах большой вместимости в Москве и Ленинграде, где возобновили выпуск таких трамваев. В Москве из 2160 вагонов лишь 80 были относительно современными, марки М-38 (см. «ТМ» №4, 2006), а остальные эксплуатировались уже 20 и более лет.

В 1945–1946 гг. специалисты СВАРЗа совместно с Академией коммунального хозяйства им. К.Д. Памфилова начали проектирование нового четырехосного трамвайного вагона с цельнометаллическим кузовом и непосредственной системой управления для Москвы. К этому времени на Тушинском авиазаводе № 82, который из-за закрытости информации в СМИ называли «завод, где директором товарищ Агуреев», уже создали унифицированный кузов для троллейбуса и автобуса, на базе которого с 1946 г. начался выпуск троллейбуса МТВ-82.

Успешное начало эксплуатации этих троллейбусов подтолкнуло специалистов к идее использовать такие же кузова и для трамвая, оставив их типовым электрооборудованием и двухосными тележками 2ДСА, разработанными на СВАРЗе первоначально для модернизации старых трамваев КМ.

Головной образец нового вагона изготовили 1 января 1947 г. и обозначили по аналогии с троллейбусом, который он внешне очень напоминал, «МТВ-82» (московский трамвайный вагон завода № 82). К празднованию 800-летия Москвы в 1947 г. выпустили опытную партию — 25 вагонов.

Металлический каркас МТВ-82, установленный на раме, состоял из ряда отдельных секций, которые соединялись между собой электросваркой и болтами. Обшивку из стальных или алюминиевых листов крепили к каркасу заклепками, и с внутренней стороны покрывали шумопоглощающей пастой.

В вагоне установили мягкие двухместные и одноместные сиденья, а на задней площадке — пятиместный диван. Салон украсили продолговатыми плафонами освещения, никелированными поручнями и вентиляционными решетками. Подвижные оконные рамы из дюралевых профилей со стеклами «триплекс» по тогдашней традиции открывались вверх. Под сиденьями, как и на вагонах М-38, установили электрические печи. Двери, как и на троллейбусах, сделали широкими с четырьмя узкими створками и овальными стеклами в верхней части. Спереди ва-

гона впервые расположили две фары вместо одной, а также изящную эмблему из нержавеющей стали в виде буквы «Т». Первоначально МТВ-82 оборудовали пантографным токоприемником, который в конце 40-х гг. все же был заменен привычным для нас.

По традиции все 25 новых трамваев поступили в дело им. Баумана. Из-за большой ширины передней и задней частей кузова МТВ-82 могли работать только на участках, реконструированных до войны для вагонов М-38 и на новых линиях в районе ВСХВ. Поэтому их позднее и прозвали «широкоболыми». По результатам испытаний в 1947 г. на Тушинском заводе разработали вагоны с зауженной передней и задней частями и удлиненной базой, которые обозначили МТВ-82А. Они беспрепятственно проходили кривые участки пути, поэтому с сентября 1947 г. их стали выпускать серийно.

На МТВ-82А устанавливали широкие створчатые двери с разделительными стойками, более крупные и красивые лобовые маршрутные указатели. На зауженной задней площадке диван не устанавливали. Были предложены интересные технические решения. Так, соединенные последовательно лампы освещения салона продолжали работать в случае перегорания одной, поскольку в патроне устанавливали специальное замыкающее устройство. Передняя дверь, помимо автоматического закрывания изнутри, запиралась реверсивной рукояткой снаружи. На МТВ-82 установили обгорев лобовых окон в кабине водителя, подучу сжатого воздуха к зеркалу заднего вида. Широко использовали хромированные детали: поручни, ободки фар, трубки стеклообогрева и многое другое.

На тележках 2ДСА с опорно-осевой подвеской двигателей, устанавливали тихоходные электромоторы ДТИ-60 и ПТ-35. С 1948 г. на СВАРЗе освоили производство усовершенствованных тележек 2ДСБ с опорно-рамной подвеской двигателей и карданной передачей. На них устанавливали быстроходные двигатели ДК-255А и ДК-255Б.

В этих тележках также использовали роликовые подшипники, чем повысили надежность. Уменьшение подпрессоренной массы способствовало снижению силы удара на стыках. С тележками 2ДСА успели сделать 278 вагонов, а остальные — с 2ДСБ. Тормозные колодки воздействовали непосредственно на бандаж колеса. При торможении они заодно шлифовали его, устраняя образование «прокатов» из-за юза. Кроме того, эти тележки имели двухступенчатое подпрессоривание: каждой колесной пары и тележки в целом, что сберегало рельсы и в какой-то степени

предотвращало их волнообразный износ.

Эстетическим недостатком трамвая считалось низкое расположение окон и потолка, не позволявшее стоящим пассажирам видеть улицу. Впрочем, этим грешили многие транспортные средства тех лет.

Вагон МТВ-82 легко преодолевал участки с тяжелым профилем пути, т.е. крутые уклоны. Поэтому, когда в октябре 1963 г. «одним махом» заменили старый подвижной состав трамвая в центре Москвы, именно вагоны МТВ-82 выпустили на маршрут «А» — знаменитую «Аннушку», трасса которой пролегла по Рождественскому бульвару с уклоном 90 промилле.

В 1947–1950 гг. эти трамваи-одиночки поступили в три депо: им. Баумана, Октябрьское и им. Алакова. Элегантные красно-кремовые вагоны понравились москвичам, ласково назвавших их «коробочками».

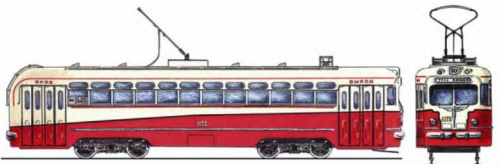
В 1948 г. началась передача производства МТВ-82А на Рижский вагоностроительный завод (РВЗ), причем в Риге их стали обозначать МТВ-82, т.е. без буквы «А». Первые рижские вагоны отравили в Киев 28 февраля 1949 г. В течение 1949–1950 гг. МТВ-82 выпускали одновременно на двух заводах: Тушинский завод помогал РВЗ, поставляя узлы каркаса, детали и агрегаты. С февраля 1950 г. их производство полностью перевели на РВЗ.

Из Риги трамваи МТВ-82 поставляли в 49 городов СССР. Крупные партии пошли в Киев — 239, Свердловск — 111, Новосибирск — 100, Горький — 91, Саратов — 78, Сталинград — 66, Курск — 60, Хабаровск — 58. В Москве же с РВЗ передали только 40 вагонов, причем все в Октябрьское депо.

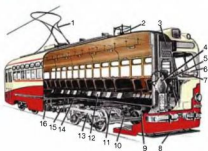
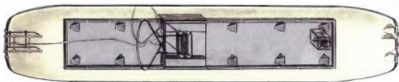
Выпуск МТВ-82 на РВЗ завершили в 1961 г. Всего сделали 2100 вагонов МТВ-82, из них на Тушинском заводе — 25 опытных и 428 серийных (все для Москвы), а на РВЗ — 1647. К сожалению, ни один опытный МТВ-82 не сохранился. Зато серийные МТВ-82 хранятся в качестве музейных экспонатов в Москве, Нижнем Новгороде и Одессе. В начале 2006 г. в Москве решили восстановить «широкоболый» вагон: к серийному МТВ-82 добавят часть кузова троллейбуса МТВ-82.

Главным недостатком вагона МТВ-82, предопределившим прекращение его производства, стала непосредственная система управления, не позволявшая развивать большую скорость и ухудшавшая условия труда водителя.

Прошло более 40 лет со времени выпуска последних МТВ-82, однако наши конструкторы так и не создали трамвай с более совершенной тележкой, чем 2ДСБ.



0 1 2 3 4 5 м



#### Разрез вагона МТВ-82

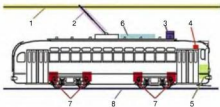
- 1 — токоприемник; 2 — грозоразрядник;
- 3 — распределительный щиток; 4 — колонка ручного тормоза;
- 5 — тормозной кран машиниста; 6 — контроллер;
- 7 — стеклообогреватель; 8 — предохранительная решетка;
- 9 — редуктор; 10 — карданный вал; 11 — тяговый электродвигатель;
- 12 — реостаты; 13 — тележка; 14 — тормозной пневмоцилиндр;
- 15 — ресивер; 16 — мотор-компрессор



МТВ-82  
в «традиционной» раскраске



МТВ-82 в красно-желтой раскраске



#### Обозначения:

- 1 — контактный провод; 2 — токоприемник;
- 3 — грозоразрядник; 4 — главный автомат;
- 5 — контроллер; 6 — реостат;
- 7 — тяговые электродвигатели; 8 — рельс



#### Технические характеристики серийного МТВ-82

- Длина — 13611 мм
- Ширина — 2550 мм
- Высота — 3050 мм
- База: - вагона — 6375 мм
- тележки — 1750 мм
- Число мест: - для сидения — 40
- общее — 77
- при максимальной загрузке — 97
- Максимальная скорость — 50 км/ч
- Среднее ускорение разгона — 0,5 — 1,0 м/с<sup>2</sup>
- Среднее замедление при служебном торможении — 1,0 м/с<sup>2</sup>
- Максимальное замедление при экстренном торможении — 1,5 м/с<sup>2</sup>
- Масса ненагруженного вагона — 18,5 т
- Годы выпуска — 1947 — 1961.

Рис. Андрея МИРОНОВА,  
Вячеслава ФИЛИМОНОВА,  
Розы БИКМУХАМЕТОВОЙ